

Rok 1907.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXII. — Wydana i rozesłana dnia 28. lutego 1907.

Treść: № 42. Ustawa, dotycząca zawarcia nowego układu żeglarskiego i pocztowego ze Spółką żeglugi parowej Austryackiego Lloyda.

42.

Ustawa z dnia 23. lutego 1907,

dotycząca zawarcia nowego układu żeglarskiego i pocztowego ze Spółką żeglugi parowej Austryackiego Lloyda.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Nadaje się rządowi upoważnienie do zawarcia ze Spółką żeglugi parowej Austryackiego Lloyda

załączonego tu w projekcie układu żeglarskiego i pocztowego.

Artykuł II.

Wykonanie tej ustawy, która zacznie obowiązywać z dniem ogłoszenia, polecam Moim Ministrom handlu i skarbu.

Wiedeń, dnia 23. lutego 1907.

Franciszek Józef w&r.

Beck w&r.

Korytowski w&r.

Fořt w&r.

**Układ żeglarski i pocztowy z dnia , zawarty między
c. k. rządem a Spółką żeglugi parowej Austryackiego Lloyda.**

Artykuł 1.

Spółka żeglugi parowej Austryackiego Lloyda obowiązuje się utrzymywać przez cały okres niniejszego układu za wynagrodzeniem, ustanowionem w artykule 2gim, rokrocznie następujące regularne komunikacje parostatkowe tam i napowrót:

1. Tryest—Konstantynopol, 52 razy, każdym razem po 2542 mil morskich, z minimalną szybkością 12 mil morskich.

2. Tryest—Saloniki—Konstantynopol, 52 razy, każdym razem po 3414 mil morskich, z minimalną szybkością 10 mil morskich.

3. Tryest—Smyrna—Konstantynopol, 52 razy, każdym razem po 3534 mil morskich, z minimalną szybkością 10 mil morskich.

4. Tryest—Beirut—Mersina, 26 razy, każdym razem po 3898 mil morskich (na Aleksandryę), z minimalną szybkością 10 mil morskich.

5. Tryest—Aleksandrya, 52 razy, każdym razem po 2424 mil morskich, z minimalną szybkością 14 mil morskich.

6. Konstantynopol—Braila, 20 razy po 777 mil morskich, a 20 razy po 828 mil morskich, z minimalną szybkością 10 mil morskich.

7. Konstantynopol—Odessa, 26 razy, każdym razem po 849 mil morskich, z minimalną szybkością 10 mil morskich.

8. Konstantynopol—Batum, 52 razy, każdym razem po 1262 mil morskich, z minimalną szybkością 10 mil morskich.

9. Tryest—Bombay, 12 razy, każdym razem po 8686 mil morskich, z szybkością minimalną 13 mil morskich.

10. Tryest—Bombay, 6 razy, każdym razem po 8686 mil morskich, z szybkością minimalną 10 mil morskich.

11. Tryest—Kalkutta, 12 razy, każdym razem po 14.244 mil morskich, z szybkością minimalną 10 mil morskich.

12. Tryest—Kobe, 12 razy po 19.643 mil morskich, z szybkością minimalną 10 mil morskich.

Artykuł 2.

Wynagrodzenie za zgodne z układem wykonanie powyższego planu komunikacji wynosi:

A. Za komunikację ze wschodem (Levante).

4·80 K od mili morskiej za kursa o szybkości minimalnej 10 mil morskich, t. j. za kursa wymienione w artykule 1szym pod 2, 3, 4, 6, 7 i 8.

7·10 K od mili morskiej za kursa o szybkości minimalnej 12, względnie 14 mil morskich, t. j. za kursa wymienione w artykule 1szym pod 1 i 5.

B. Za komunikację z dalekim wschodem.

3·40 K od mili morskiej za kursa o szybkości minimalnej 10 mil morskich, t. j. za kursa wymienione w artykule 1szym pod 10, 11 i 12.

5·60 K od mili morskiej za kursa o szybkości minimalnej 13 mil morskich, t. j. za kursa wymienione w artykule 1szym pod 9.

Suma ogólna milowego, opłacanego przez państwo, nie może w żadnym roku przekraczać kwoty 7,234.412 K.

Z drugiej strony wynagrodzenie, przypadające Austryackiemu Lloydowi tytułem milowego, nie może spaść poniżej 4,700.000 K rocznie, gdyby wskutek nadzwyczajnych wypadków, nie spowodowanych przez państwo, zawarowana układem komunikacja musiała być ograniczona.

Spółce zwarcane będą także należytości za przejazd przez kanał Suezki, opłacane na liniach 9, 10, 11 i 12, za przedłożeniem odnośnych rachunków.

Artykuł 3.

Do kursów, zastrzeżonych niniejszym układem, uywaćć będzie Lloyd Austriacki tylko takich okrętów, które w porównaniu z materyałem przedsiębiorstw konkurencyjnych tak pod względem ruchu towarowego, jak i pocztowego i osobowego, odpowiadają każdorazowym potrzebom odnośnej linii i które szczególnie ze stanowiska żeglarskiego i zdrowotnego odpowiadają zupełnie swemu celowi.

Parowce, kursujące na liniach zawarowanych niniejszym układem, muszą być zapisane w austriackim rejestrze okrętowym i należeć do najwyższej kategorii instytutu klasyfikacji okrętów „Veritas” w Tryeście lub jakiegoś innego równorzędnego zakładu austriackiego.

Przy próbie dalekiej podróży muszą parowce poruszać się przeciwnie z szybkością, przekraczającą szybkość przepisaną dla linii, na której mają być użyte, co najmniej o 1 milę morską.

Plany okrętów, które mają być uowo zbudowane lub zakupione, oraz plany przynależących do nich maszyn, należy przed rozpoczęciem budowy, względnie przed zawarciem kontraktu budowy lub kupna, przedłożyć c. k. Ministerstwu handlu do zatwierdzenia.

Do floty, przeznaczonej dla komunikacji traktowej można wcielać tylko takie parowce, których kwalifikację zbadaly i potwierdziły urzędowo organa c. k. władz morskiej.

Parowce, używane do służby w myśl niniejszego układu, winien Lloyd austriacki utrzymywać w ciągłem ubezpieczeniu.

Aby módz w zupełności uczynić zadość postanowieniom niniejszego układu co do kwalifikacji pływającego materyalu, Lloyd Austriacki odnowi swą flotę w stosowny sposób.

Artykuł 4.

Rozkłady jazdy linii traktatowych, oraz zmiany tych rozkładów podlegają zatwierdzeniu c. k. Ministerstwa handlu.

C. k. Ministerstwo handlu zastrzega sobie prawo, że wolno mu będzie po zniesieniu się z Lloydem, polecić mu, aby bez pretensi do wynagrodzenia zawijał po drodze także do przystani, nie przewidzianych w rozkładach jazdy odnośnych linii traktatowych, pod warunkiem, że takie zbożenie z drogi wobec jakości przeznaczonego dla odnośnej linii materyalu okrętowego nie uczyni niemożelnym dochowania planu jazdy na tej linii.

Tego rodzaju rozszerzenie planu podróży, włożone na Lloyd, nie może przekraczać ogólnej ilości 15.000 mil morskich.

Artykuł 5.

Przełożenie lub zaniechanie pewnej linii, powiększenie, uszczuplenie lub przeistoczenie kursów

traktatowych w granicach obszaru komunikacji, ustanowionych w niniejszym układzie, zastrzeżone jest specjalnym umowom między stronami kontraktującymi; jednakże pod względem finansowym umowy te nie mogą pociągać za sobą przekroczenia kwot, wynikających według artykułu 2go.

Artykuł 6.

Lloyd obowiązuje się tak przy sprowadzaniu materyalu na budowę i naprawę okrętów, jak i przy zakupie wszelkich przedmiotów, służących do ich wyporządzienia, oraz artykułów, którymi okręty zapatrzą się w przystaniach tutejszych, dawać pierszeństwo produkey austriackiej.

Na sprawienie okrętów, maszyn okrętowych, kotłów okrętowych i większych urządzeń instalacyjnych za granicą, potrzeba zezwolenia c. k. Ministerstwa handlu, które go nie odnówyi, jeżeli będzie udowodnione, że chodzi o przedmioty specjalne, których w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych nie można dostać w odpowiedniej jakości, albo że dostawa w krajach tutejszych mogłaby nastąpić dopiero w stosunkowo bardzo późnym terminie, lub wreszcie, że odnośnych przedmiotów można nabycie za granicą pod nadzwyczaj korzystnymi warunkami.

Większe dostawy należy z zasady oddawać w przedsiębiorstwo w drodze licytacji ofertowej publicznej, względnie, gdy c. k. Ministerstwo handlu na to zezwoli, w drodze licytacji ofertowej ograniczonej.

Artykuł 7.

Lloyd Austriacki obowiązuje się dawać pierszeństwo posyłkom handlu austriackiego, tak eksportowym, jak i importowym, i w ogólności starać się wszelkimi siłami o zadośćuczynienie potrzebom ruchu tutejszokrajowego.

Artykuł 8.

Do ruchu towarowego przy wywozie z portów austriackich i do ruchu osobowego w ogólności stosowane będą taryfy, zatwierdzone przez c. k. Ministerstwo handlu. Zatwierdzeniu tego Ministerstwa podlegają także wszelkie postanowienia, dotyczące przewozu towarów. W ciągu okresu, na jaki zawarto układ niniejszy, można zmieniać taryfy tylko za zezwoleniem c. k. Ministerstwa handlu.

Wymiary przewoźnego w obrocie z portów austriackich i do portów austriackich nie mogą być wyższe, jak owe wymiary, które ustanowiono dla stosunków obrotowych z zagranicznymi portami konkurencyjnymi wśród takich samych lub podobnych warunków.

C. k. Ministerstwu handlu przysługuje każdej chwili prawo zażądania od Lloyda, aby uszczęśliwił uregulowanie i rewizję taryf, względnie wymiarów

przewoźnego odpowiednio do tych zasad, a Lloyd obowiązuje się takiemu żądaniu uezynić zadość i wrócić nadwyżki, gdyby c. k. Ministerstwo handlu uznało odnośne zażalenia za słuszne.

Opusty z przewoźnego lub refakcye jakiegokolwiek rodzaju mogą być przyznawane tylko w celu podniesienia pewnej relacji komunikacyjnej lub obrotu pewnego rodzaju towarów.

Spółka żeglugi parowej austriackiego Lloyda obowiązuje się mieć staranie o to, aby przewóz towarów w myśl postanowień regulaminu ruchu odbywał się regularnie.

Artykuł 9.

W celu tem lepszego przystosowania taryf do zmienionych ewentualnie stosunków handlowych i produkcyjnych należy co dwa lata, licząc od wejścia w życie niniejszego układu, rewidować taryfy Austriackiego Lloyda. W tym celu powinno przedtem nastąpić porozumienie między Lloydem a radą przyboczną, która utworzy c. k. Ministerstwo handlu z reprezentantów rozmaitych grup interesów, aby stwierdzić, jakie zmiany taryfowe są potrzebne.

Artykuł 10.

Lloyd obowiązuje się dla tych relacji komunikacyjnych, które nie są objęte jego służbą a mają ważne znaczenie dla handlu austriackiego, urządzić nawiąspół z innemi, ile możliwości austriackimi przedsiębiorstwami żeglugi, służbą związkową, umożliwiającą dalszy przewóz towarów ze stacyj dojazdowych bez interwencji trzecich przedsiębiorstw. Przy tem liczyć będzie Lloyd tutejszym nadawcom towarów za przewóz po obcej linii tylko te koszta, które sam poniesie.

Artykuł 11.

Gdyby c. k. Ministerstwo handlu życzyło sobie ustanowienia bezpośrednich skombinowanych taryf dla przewozu lądem i morzem, a interesowane zarządy kolejowe zechciały w tem uczestniczyć, Lloyd winien porozumieć się z kolejami, wskazanemi mu przez c. k. Ministerstwo handlu, i ułożyć takie taryfy.

Artykuł 12.

Wszelkie umowy z innemi przedsiębiorstwami lub czynnikami, mające na celu wprost albo pośrednio porozumienie się w kwestyi konkurencji, a w szczególności umowy co do wymiarów przewoźnego lub co do podziału obszarów komunikacyjnych i pełnienia służby na tych obszarach, podlegają załatwieniu c. k. rządu.

C. k. rząd zastrzega sobie prawo odmówienia jakiego zatwierdzenia, gdyby odnośne umowy sprzeciwiały się interesom ekonomicznym krajów tutejszych.

Odnośną decyzyę wyda rząd každym razem do sześciu tygodni po wniesieniu projektu, a gdyby tego nie uezynił, wolno będzie Lloydowi postąpić według własnego uznania.

Jednakże c. k. rząd może, kierując się powyższą pobudką, zażądać od Lloyda uchylenia umów już zawartych, w którym to przypadku Lloyd jest obowiązany uskutecznić rozwiązanie odnośnej umowy.

Artykuł 13.

Tak na pokładzie okrętów Lloyda, jak i w biurach jego agencyj, będą leżały księgi zażaleń, w które mogą wglądać każdej chwili dotyczące urzędów portowych i władze konsularne, jak i komisarz rządowy lub jego zastępca.

Artykuł 14.

Walne zgromadzenia i posiedzenia rady zawiadowczej mają odbywać się w Wiedniu.

Rada zawiadowcza Austriackiego Lloyda stanowi wydział kierujący spółki i składa się z prezydenta i z ośmiu do jedenaście członków.

Prezydenta mianuje Najjaśniejszy Pan.

Z liczby członków zamianuje dwóch, a gdyby rada składała się z więcej niż ośmiu członków, trzech c. k. Minister handlu ze stanu kupców, przemysłowców lub osób fachowych na polu komunikacji, a resztę wybierze walne zgromadzenie.

Wszyscy członkowie rady zawiadowczej muszą być obywatelami austriackimi i mieć stałe zamieszkanie w jednym z królestw i krajów, w Rzeczy państwa reprezentowanych.

Członkowie rady państwa i urzędniczy, którzy wykonywali w charakterze urzędowym prawo nadzoru nad sprawowaniem czynności spółki, nie mogą być członkami rady zawiadowczej.

Prezydent i członkowie, mianowani przez c. k. Ministra handlu, nie są związanymi postanowieniami statutów, dotyczącemi posiadania akcji przez członków rady zawiadowczej.

Do prezydenta należy kierownictwo czynności bieżących rady zawiadowczej i ciągłe nadzorowanie całego toku interesów.

C. k. Minister handlu wskaże z liczby mianowanych przez sieć członków rady jednego, który w razie, gdyby prezydentowi stało co na zawadzie, ma objąć jego czynności.

Artykuł 15.

Sprawowanie służby wykonawczej należy do generalnej dyrekcyi w Tryeście, która zostaje pod kierownictwem generalnego dyrektora, odpowiedzialnego przed radą zawiadowczą. Jego ustanowienie podlega zatwierdzeniu c. k. Ministerstwa handlu.

Agencje generalne, istniejące obecnie w Wiedniu i Pradze, będą utrzymywane i nadal i winny być zaprotokołowane w tamtejszych sądach handlowych.

Będą one miały prawo zawierania na żądanie wysyłającego w imieniu Lloyda kontraktu przewozu towarów morzem, a w razie, gdy istniała ekspedycja bezpośrednia, kontraktu przewozu całego transportu od miejsca wysyłki aż do miejsca przeznaczenia.

O ile Lloyd daje się zastępować w obycznych miejscach handlowych przez firmy handlowe, winien uwzględniać według możliwości firmy austriackie.

Artykuł 16.

Lloyd Austriacki obowiązuje się przystosować swoje statuty do postanowień niniejszego układu.

Zmienione statuty mają wejść w wykonanie jednocześnie z tym układem.

W ciągu okresu traktatowego nie może zmiana statutów nastąpić bez zezwolenia c. k. Ministerstwa handlu.

Regulamin czynności rady zawiadowczej, oraz regulamina służbowe podlegają zatwierdzeniu c. k. Ministerstwa handlu.

Artykuł 17.

Wszyscy funkeyonarzy Spółki, ustanowieni stale w krajobrazach tutejszych i za granicą, muszą być obywatelami królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych. Tego samego prawidła przestrzega należy z reguły także co do osób, należących do załogi okrętowej.

Przy nadawaniu posad w służbie morskiej Spółka Austriackiego Lloyda dawać będzie wśród równych zresztą warunków pierwszeństwo przed innymi kompetentami oficerom czynnym i rezerwowym, tudzież kadetom rezerwowym c. i k. marynarki wojennej.

Co do nadawania posad wysłużonym podoficerom c. i k. armii, c. i k. marynarki wojennej, c. k. obrony krajowej i żandarmeryi, Spółka Austriackiego Lloyda poddaje się postanowieniom ustawnym, które w tej mierze istnieją dla przedsiębiorstw kolej żelaznych i żeglugi parowej, subwenctionowanych przez rząd.

Artykuł 18.

Lloyd Austriacki obowiązuje się oddawać co roku na rzecz istniejącego funduszu pensyjnego kwotę minimalną 250.000 K, oraz poecynie wszelkie przygotowania, aby najpóźniej w roku 1910 tym weszła w życie instytucja zaopatrzenia tych osób załogi okrętowej, które służą dłuższy czas. Przy odnośnych zarządzeniach Lloyd porozumiewać się będzie z c. k. rządem.

Artykuł 19.

c. k. Ministerstwo handlu sprawuje nadzór nad całą gospodarką spółki, a w szczególności nad seislem przestrzeganiem zobowiązań traktatowych, przez ustanowione w tym celu organa.

c. k. Ministerstwu handlu przysługuje ponadto prawo rewizji i zatwierdzenia bilansów.

Będzie ono upoważnione kontrolować prowadzenie interesów Lloyd i zarządzać przeglądanie ksiąg, a Lloyd przedkładać będzie każdej chwili c. k. Ministerstwu handlu żądane w tym celu wykazy i dawać potrzebne wyjaśnienia.

c. k. Ministerstwo handlu zastrzega sobie prawo ustanowienia dla spółki komisarza rządowego i przydania mu w razie potrzeby zastępców.

Bez wiedzy komisarza rządowego lub jego zastępców nie może być uchwalone żadne ważniejsze zarządzenie administracyjne, a tak sam komisarz, jak i jego zastępcy mieć będą prawo bywania na każdym posiedzeniu rady zawiadowczej, względnie komitetów i walnego zgromadzenia, wstrzymywania zarządzeń, któreby zostawały w sprzeczności z ustawami, statutem spółki, układami, zawartymi z c. k. rządem, lub z interesami ogółu i donoszenia o tem c. k. Ministerstwu handlu, które wydawać będzie dalsze zarządzenia.

Dla wynagrodzenia trudu organów kontroli, które ustanowi c. k. Ministerstwo handlu, oraz dla pokrycia wydatków, spowodowanych wykonywaniem nadzoru rządowego, obowiązuje się Lloyd płacić rocznie do kas, którą mu wskaże c. k. rząd, sumę ryczałtową, przez tenże rząd oznaczyć się mającą.

Artykuł 20.

Lloyd obowiązuje się przedkładać c. k. Ministerstwu handlu półroczne wykazy obrachunkowe co do poszczególnych linii, oraz półroczne wykazy statystyczne ruchu towarowego i osobowego, ułożone według linii i głównych stacji handlowych.

Lloyd obowiązuje się ogłaszać w dziennikach urzędowych wiedeńskich i tryesteńskich najpóźniej do 15go każdego miesiąca dochody brutto, uzyskane od początku roku aż do końca przedostatniego miesiąca i ilość odbytych mil morskich.

Artykuł 21.

Lloyd obowiązuje się, dopóki pozostaje w mocy niniejszy układ, nie wydawać bez zezwolenia c. k. rządu żadnego zarządzenia w sprawach zasadniczych, jak n. p. w kwestyi istnienia spółki, zaciągania nowych pożyczek, obciążania majątku, prowadzenia operacji kredytowych przez zaciąganie

długów bieżących, pomnożenia lub uszczuplenia kapitału akcyjnego, zmiany, pozbycia lub zastawienia inwentarza okrętowego lub nieruchomości, należącego do majątku spółki.

Artykuł 22.

Gdyby czysty dochód Lloyda przekraczał w pewnym roku 6 procent wniesionego w danej chwili kapitału akcyjnego, nadwyżkę podzieli się c. k. rząd z Lloydem w ten sposób, że c. k. rządowi przypadnie jedna trzecia, a spółce dwie trzecie.

Z tej sumy czystego dochodu, która przypada na rzecz spółki, wnosić będzie Lloyd do zwyczajnego funduszu rezerwowego co roku, przed wypłaceniem akcyonariuszom dywidendy, 5 procent; nadto też połowę tej reszty, która zostanie po rozdzieleniu 4procentowej dywidendy między akcyonariuszów, składać będzie dopóty i o tyle do zwyczajnego funduszu rezerwowego, dopóki i o ile fundusz ten nie dojdzie do kwoty, równejcej się 10 procentom kapitału akcyjnego, wpłaconego w danej chwili.

Artykuł 23.

Parowce Austryackiego Lloyda będą na przeciag okresu traktatowego uwolnione od płacenia należyciści konsularnych we wszystkich c. i k. urzędach konsularnych, zupełnie tak samo, jak okręty c. i k. marynarki wojennej.

Natomiast podlegać będą obowiązkowi opłacania w portach austriackich należyciści portowych i innych należyciści nawigacyjnych, oraz opłaty za zarejestrowanie.

Artykuł 24.

Na czas, potrzebny wśród normalnych warunków do wyładowania i naładowania, należy parowcom austriackiego Lloyda wyznaczyć w każdym porcie austriackim, do którego regularnie zawijają, pewne miejsce u wybrzeża, lub, gdyby stosunki miejscowe na to nie pozwalały, osobny przystanek kotwiczny (boję).

Artykuł 25.

Parowcom austriackiego Lloyda przyznaje się i nadal to ułatwienie, że urzędnicy władz portowych, morsko-sanitarnych i policyjnych udawać się będą osobiście we dnie i w nocy na pokład parowców, aby przy odjeździe okrętu wyekspedyować, a przy przybyciu dać załodze pozwolenie wyładowania (pratica). W takich przypadkach Spółka jest obowiązana mieć staranie o potrzebne środki przewozowe.

Artykuł 26.

Lloyd austriacki obowiązuje się przyznać urzędnikom państwowym i slugom urzędu zagranicznego, odbywającym podróże służbowe, według

istniejących w tej mierze postanowień i na specjalne zzewczwanie c. i k. Ministerstwa spraw zewnętrznych, wolną jazdę na wszystkich swych liniach; tak samo przysługiwać ma prawo wolnej jazdy organom, którym c. k. rząd poruzył wykonywanie nadzoru państwowego nad Lloydem.

Ponadto Lloyd przynosi sprawozdawcom fachowym, wysyłanym przez c. k. Ministerstwo handlu, lub osobom podróżującym na polecenie tego ministerstwa w specjalnej misji handlowej, 50procentową zniżkę cen jazdy zwyczajnemi klasami okrętowymi, agentom handlowym firm tutejszokrajowych, posiadającym należytą legitymację, 25procentową zniżkę, a czynnym c. i k. urzędnikom dworskim i państwowym, oraz c. k. urzędnikom państwowym 20procentową zniżkę.

Misionarze i zakonnicy, udający się na miejsca swojej działalności a posiadający obywatelstwo austriackie, będą korzystali i nadal z tych samych ułatwień, które są im przyznane obecnie.

Artykuł 27.

Lloyd austriacki obowiązuje się utrzymywać na pokładzie okrętów, kursujących po liniach 1, 5 i 9, wymienionych w artykule 1szym, lekarza, zaprzysięzonego przez zarząd zdrowotności morskiej i uznanego przez ten zarząd za ukończonego, a dla tych okrętów, które wysyłane znajdują w celu odbycia kwarantany do zakładów kontumacyjnych lewantskich i wschodnich i mają na pokładzie więcej niż 25 podróżnych, postarać się o lekarza.

W razie potrzeby może zarząd morsko-sanitarny ze względu na pieczę o zdrowotność powszechną przepisać Lloydowi także ponownie personu lekarskiego, względnie zaprowadzenie służby lekarskiej dla pewnych linii.

Artykuł 28.

Lloyd jest obowiązany w tych portach zagranicznych, do których zawijają jego okręty, na pisemne zzewczwanie c. i k. władz konsularnych lub c. i k. poselstw przyjmować na pokład powracających do kraju marynarzy austriackich lub inne osoby tejże kategorii, posiadające pozwolenie na podróż morską (książkę służby morskiej), i przewozić je do Tryestu lub do innego portu austriackiego, w którym odnośny okręt się zatrzymuje, zupełnie bezpłatnie, a więc nawet bez pretensji do zwrotu kosztów żywienia, o ile ponoszenie kosztów tego przewozu nie spada na właściciela okrętu lub na fundusz, uzyskany ze sprzedaży uratowanych towarów, a odnośnie władz tych kosztów nie ściągną. Takim bezpłatnie przewożonym osobom będzie dane pomieszczenie i wyżywienie, należące się podróżnym trzeciej klasy, a kapitan parowca może, o ile się do tego nadają, używać ich w czasie przejazdu do służby okrętowej; jednakże agentów Lloyda i kapitanów nie można

zniewalać, aby wbrew swej woli przyjmowali na jeden i ten sam okręt jednocześnie więcej jak dwanaście osób.

Za innych niezasobnych obywateli austriackich, którzy mają być odesłani do kraju na pisemne zażewzanie c. i k. urzędów konsularnych lub c. i k. poselstw, należy zawsze płacić należytość za podróż trzecią klasą według taryfy, oraz koszt żywienia, a mianowicie z portów poza kanałem Suezkim 2 K 50 h dziennie, a ze wszystkich innych portów 1 K 50 h, a wypłatę tych należytości zarządzi w Tryeście c. k. władza morska, gdy Lloyd wykaże się, że przewóz uskutecznił. Gdy tacy ubodzy obywatele austriaccy podlegają obowiązkowi stawienia się do poboru, należy im przynieść wolną jazdę.

Takim samym sposobem zarządzana będzie dodatkowa wypłata wynagrodzenia dla Lloyd'a w tych przypadkach, w których według ustępu 1go kosztu przewozu będą wyjątkowo ściągnięte. Te same warunki, które obowiązują co do przewozu ubogich obywateli austriackich, będą stosowane także do odsyłania na prośbę pewnej c. k. władzy ubogich obywateli zagranicznych, wydalonych z królestw i krajów, w Radzie państwa reprezentowanych, do swego kraju rodzinnego.

W powyższych przypadkach odsyłania osób do kraju ojczystego należy mieć względ na to, iżby chorzy (a szczególności także obląkani) byli umieszczeni na okręcie w taki sposób, aby inni podróżni nie doznawali wskutek tego niepotrzebnej niewygody i przyrości i aby były pcczynione stosowne zarządzenia, potrzebne do nadzorowania takich chorych.

Więźniów oddawać będą na okręt władze konsularne w porozumieniu z agencjami. Na pokładzie nadzór takich osób obejmuje personal Lloyd'a wraz z organami władzy; gdy okręt zatrzymuje się w portach, może w razie potrzeby zażądać od władz konsularnych pomocy do nadzorowania więźniów.

Artykuł 29.

Kursa (tam i napowrót), których wykonanie nie odpowiada postanowieniom niniejszego układu, nie będą uważały za kursa traktatowe, wskutek czego c. k. rząd nie będzie za nie płacić wynagrodzenia traktatowego. W szczególności nie będą pozytywane za kursa traktatowe już i takie, które odbyto za pomocą parowców, nie aprobowanych urzędowo, jakoteż owe, przy których wykonaniu z winy Spółki odstąpiono tak dalece od rozkładu jazdy, że pominięto więcej niż czwartą część stacyi pośrednich lub przekroczono wyjęte w myśl artykułu 30tego z pod kary konwencyjonalnej spóźnienie o tyle, że odnośnego kursu nie można już uważać za kurs, wykonany prawidłowo.

Artykuł 30.

Ustanowione zostają następujące kary konwencyjonalne, którym Spółka Austriackiego Lloyda podpadnie w razie nienależytego wypełnienia świadczeń układem zawarowanych lub niewypelnienia ich zgoda, i to nie zawiłe od utraty wynagrodzeń traktatowych za odnośne świadczenia:

A. W razie niedochowania przepisanego rozkładem jazdy czasu odjazdu lub przyjazdu w przystaniach, z których się podróż rozpoczyna i w których się kończy, oraz w ważniejszych przystaniach dobiegowych, potrącane będą od milowego następujące kwoty:

1. Na liniach pospiesznych kursów lewantyńskich, gdy przekroczono wyjęte z pod kary konwencyjonalnej spóźnienie 3godzinne, aż do 200 K za godzinę;

2. na innych liniach kursów lewantyńskich, gdy przekroczono wyjęte z pod kary konwencyjonalnej spóźnienie 5godzinne, aż do 100 K za godzinę;

3. na linii pospiesznej do Bombaju, gdy przekroczono wyjęte z pod kary konwencyjonalnej spóźnienie 6godzinne po upływie dnia kalendarzowego przepisanego rozkładem jazdy, aż do 500 K za godzinę;

4. na innych liniach dalekiej podróży, gdy przekroczono wyjęte z pod kary konwencyjonalnej 24godzinne spóźnienie po upływie dnia kalendarzowego, przepisanego rozkładem jazdy, aż do 250 K za godzinę.

B. W razie pominięcia jednej z przepisanych rozkładem jazdy stacyi pośrednich na jakiekolwiek linii potrącać się będzie z milowego tytułem kary pieniężnej aż do 500 K.

W przypadkach, określonych pod *A* i *B*, nie będzie brana na uwagę i wliczana do wyjętego z pod kary konwencyjonalnej spóźnienia ta niepunktualność, którą spowodowały nadzwyczajne wydarzenia, jakich nie można było odwrócić nawet przy dołożeniu należytego starania, lub którą przypisać należy spóźnieniu przywozowi poczty, nie spowodowanemu przez organa Lloyd'a.

C. W razie zupełnego zaniechania pewnego kursu (tam i napowrót) ściągnie się od Lloyd'a, niezawiłe od potrącenia wynagrodzenia za ten kurs, karę konwencyjonalną aż do wysokości tego potrącenia, chyba że Lloyd wykaże się, że wykonanie odnośnego kursu mimo dołożenia należytego starania było niemożliwe.

D. Za przyjęcie na okręt towarów wbrew postanowieniom artykułu 7go podpadnie Lloyd karze konwencyjonalnej, którą można będzie nałożyć w wymiarze, dochodzącym aż do sumy, pobranej tytułem przewoźnego.

Artykuł 31.

Lloyd Austriacki obowiązuje się oddać na zażewzanie c. i k. wspólnego Ministerstwa wojny,

w razie mobilizacji lub wojny, stosownie do potrzeby i za odpowiedniem wynagrodzeniem, wszystkie okręty, którymi w danej chwili rozporządza, na użytek c. i k. marynarki wojennej, względnie zarządu wojskowego.

W razie potrzeby winien oddać na cele wojskowe także te okręty, które są wprawdzie już naładowane, ale jeszcze nie odpłynęły, jakoteż te, które można jeszcze w porę zawrócić.

Aby przedsiębiorstwu umożliwić zupełne zaspokojenie wymagań c. i k. wspólnego Ministerstwa wojny, c. k. Ministerstwo handlu zezwoli w razie mobilizacji lub wojny na zaniechanie poszczególnych, a ewentualnie nawet wszystkich kursów traktatowych do portów tutejszych i zagranicznych.

Artykuł 32.

Zobowiązania zarządu wojskowego i marynarki wojennej do zwrotu szkody, poniesionej przez utratę lub uszkodzenie okrętów, oddanych przez Lloyd w razie mobilizacji lub wojny, wraz z przynależtościami, będą uregulowane umową, która ma być dopiero zawarta, względnie kontraktem z c. i k. marynarką wojenną, który już został zawarty.

Artykuł 33.

Pretensye Lloyda do wynagrodzenia za wynajęcie okrętów, oraz za transport wojsk w czasie pokoju i wojny będą również uregulowane umową, która ma być dopiero zawarta, względnie kontraktem z c. i k. marynarką wojenną, który już został zawarty.

Artykuł 34.

Na przypadek, gdyby ten rozdział wzmiankowanej powyżej umowy, który traktuje o ułatwieniach dla transportów wojskowych, miał z jakiegoś kolwiek przyczyny przestać obowiązywać, zatrzyma bezwarknowo moc swoją owo zobowiązanie, według którego przedsiębiorstwo musi przewozić transporty wojskowe, osoby wojskowe, podróżujące same dla siebie, i pakunki wojskowe za połowę cen taryfowych, ustanowionych dla osób cywilnych.

Artykuł 35.

Lloyd zgadza się na to, że wszelkie przepisy wojskowe, dotyczące komunikacji morskiej, a wypracowane za porozumieniem z c. k. Ministerstwem handlu i po wysłuchaniu przedsiębiorstwa, mają tak dla Spółki, jak i dla jej organów moc obowiązującą.

Artykuł 36.

Przedsiębiorstwo obowiązuje się utrzymywać w czasie pokoju w Tryeście zawsze 2000 ton węgla odpowiedniej jakości dla celów zarządu wojskowego.

Artykuł 37.

O ile Lloyd sprawuje pośrednictwo w komunikacji pocztowej, uważany będzie za instytucję, należącą do przedsiębiorstwa c. k. austriackiego zakładu poczt, i jako taki podlegać będzie wszystkim odnośnym postanowieniom ustaw i przepisów pocztowych.

Wobec tego c. k. austriackiemu zarządom poczt przysługiwać będzie prawo posługiwania się wszelkimi parowcami Lloyda na wszystkich, a więc i nietraktatowych liniach, do przewożenia posyłek listowych i pakietowych wszelkiego rodzaju, bacz względem na miejsce ich pochodzenia lub przeznaczenia, wskutek czego okręty Lloyda należy w dokumentach określowych oznaczyć jako statki pocztowe.

Uprawnienie c. k. zarządu pocztowego do posługiwania się Lloydem w celu przewożenia i oddawania poczty, rozciąga się także na posyłki listowe (worki z pocztą listową) wszelkiego rodzaju, oddane okrętom Lloyda przez obce zakłady pocztowe lub okręty.

Artykuł 38.

Lloyd jest obowiązany uszczuteczniać przewóz i oddawanie posyłek listowych, wzmiankowanych w artykule 37ym, oraz urzędowych posyłek pakietowych bezpłatnie.

To zobowiązanie nie rozciąga się na ubezpieczenie urzędowych przesyłek pakietowych i wartościowych od wypadków na morzu.

Za przewóz i oddawanie posyłek pocztowych nieurzędowych płacić się będzie Lloydowi wynagrodzenie ryczałtowe, ustanowione bądź na podstawie powszechniej taryfy, obowiązującej dla ogółu, bądź też na podstawie taryfy zniżonej, ustalonej drogą umowy, przy czym wszystkie posyłki, wykazane na jednej i tej samej karcie przewozowej, poczytywane będą za jedną tylko posyłkę. Kwotę wynagrodzenia ryczałtowego oznaczy się na tej podstawie drogą liczenia statystycznego. Przeprowadzenia dochodzeń statystycznych w celu całkowitego lub częściowego wymierzenia na nowo wynagrodzenia ryczałtowego może zażądać każda z obu stron, jeżeli zajdzie istotna zmiana w stosunkach ruchu lub w posługiwaniu się poszczególnymi liniami. Szczegóły odnosnego postępowania będą uregulowane układem pocztowym, wzmiankowanym w artykule 44ym.

C. k. zarząd pocztowy ma prawo posługiwania się pośrednictwem Austriackiego Lloyda do przewozu i wydawania posyłek pakietowych, przeznaczonych do portów zagranicznych, do których parowce Lloyda regularnie zawijają, albo do których Lloyd może je przesłać za pośrednictwem innych przedsiębiorstw przewozowych, z którymi pozostaje w regularnych stosunkach.

Posłyki pakietowe, wspomniane w poprzedzającym ustępie, muszą czynić zadość warunkom, postanowionym dla posyłek pocztowych towarowych w austriackim obrocie wewnętrznym, i mogą być opatrzne deklaracją wartości, jakotęż obciążone powiązkiem.

Udziały w opłatach, należące się Lloydowi od takich posyłek, ustanowione będą za obopólnem porozumieniem c. k. zarządu pocztowego i Lloyda i mogą być zmienione tylko za zgodą obu stron. Odnośna taryfa powinna pod względem stopni wymiaru opłat od wagi, wartości i powiązku zbliżać się ile można do taryfy, obowiązującej w danej chwili w obrocie pakietowym międzynarodowym, a wymiary opłat od pakietów, odpowiadających warunkom przesyłania, ustanowionym dla pakietów pocztowych powszechnego związku pocztowego, nie mogą być wyższe, jak owe, które w danej chwili są ustanowione na zasadzie obowiązującego traktatu co do pakietów pocztowych, zawartego przez powszechny związek pocztowy. Szczegóły taryfy i inne warunki przesyłania takich posyłek pakietowych będą uregulowane umową, wspomnianą w artykule 44tym.

Artykuł 39.

Lloyd odpowiada za oddane sobie posłyki pocztowe według każdorzędnego przepisów pocztowych, za siłę większą jednak i za przygody na morzu tylko w takim razie, gdy posyłka była u niego załączona.

Artykuł 40.

Lloyd nie powinien podejmować się na własny rachunek pośrednictwa w przewożeniu posyłek listowych ani w Monarchii austriacko-węgierskiej, ani za granicą i jest obowiązany czuwać nad temi, aby i jego funkcjonariusze przestrzegali tej zasady.

Na życzenie c. k. zarządu pocztowego winna Spółka umieścić na swych okrętach skrzynki na wkładanie i zbieranie posyłek listowych.

Na każdym okręcie należy na pomieszczenie posyłek pocztowych przeznaczyć osobny lokal stosownej wielkości i odpowiednio zabezpieczony, który ma być zamknięty na klucz i zostawać pod specjalnym nadzorem oficera okrętowego Lloyda, sprawującego służbę pocztową.

Na żądanie c. k. Ministerstwa handlu mają w poszczególnych miejscach pełnić służbę pocztową na rachunek państwa odpowiednio ukwalifikowani agenci Lloyda, a to według obowiązujących w danej chwili przepisów dla c. k. urzędów pocztowych lewantyńskich i z odpowiedzialnością Spółki, za co otrzymywać będą umiarkowaną prowizję.

O każdej zmianie agentów, którym poruczono sprawowanie służby pocztowej, winna Spółka zrobić w porę doniesienie do Dyrekcji poczt i telegrafów w Tryeście, względnie do urzędu pocztowego przy poselstwie w Konstantynopolu.

Opłaty pocztowe, pobrane przez Lloyd i jego agentów, będą oddawane do kas c. k. zarządu pocztowego.

Artykuł 41.

Lloydowi przysługuje uwolnienie od porta co do korespondencji służbowej, którą prowadzi ze swymi agentami, lub którą ci agenci prowadzą ze sobą, o ile odnośne korespondencje będą przewożone okrętami Lloyda i będą opatrzone imieniem odsyłającego oraz dopiskiem „Korespondencia służbową Lloyda“.

Artykuł 42.

Gdyby c. k. zarząd pocztowy uznał za stosowne wysyłać dla konwojowania posyłek pocztowych swoje własne organa, Lloyd winien urzędnikowi pocztowemu wyznaczyć bezpłatnie miejsce pierwszej klasy, oraz kajutę, nadającą się do manipulacji pocztowej, a konduktorowi lub służbie pocztowemu miejsce drugiej klasy, oraz oddzielony, zamknięty lokal do przechowywania posyłek pocztowych. Także urzędnikom nadzorczym, wysyłanym od czasu do czasu przez zakład pocztowy, należy oddać do dyspozycji bezpłatnie miejsce pierwszej klasy.

Połobnie też winien Lloyd przyznać bezpłatnie miejsce pierwszej klasy takim urzędnikom ruchu c. k. zakładu poczt, których przydzielono do jednego z c. k. urzędów pocztowych lewantyńskich lub przeniesiono ze służby lewantyńskiej do służby krajowej, i którzy z tego powodu muszą odbywać podróż na miejsce przeznaczenia, jakotęż w razie przeniesienia lub eksponowania takich urzędników w granicach obszaru lewantyńskiego.

Za wyżywienie mają odnośne organa, o ile niema w tym względzie specjalnej umowy, płacić zniżoną należytost w kwocie 3 K dziennie.

Artykuł 43.

Gdyby parowiec doznał w drodze przygody, winien kapitan mieć staranie o jak najpewniejszy i najrychlejszy przewóz poczty, wysłuchawszy po przód zdania urzędnika pocztowego, który ewentualnie pełni służbę na pokładzie. Wynikające stąd koszta ponosi przedsiębiorstwo.

Artykuł 44.

Wszelkie inne szczegóły, dotyczące sposobu załatwiania służby pocztowej, będą uregulowane specjalną umową pomiędzy c. k. zarządem pocztowym a Spółką Lloyda.

Artykuł 45.

Wszelkie naruszenia zobowiązań tego układu, co do których Lloyd nie zdoła udowodnić, że nie

pochodzą z jego winy, karane będą, o ile niema przewidzianych szczególnych kar, w każdym przypadku z osobna kara konwencjonalna od 500 do 2000 K.

Artykuł 46.

Lloyd obowiązuje się oddać na życzenie Rządu do dyspozycji służbowej jeden okręt żaglowy szkolny za stosownymi wynagrodzeniami.

Artykuł 47.

Układ niniejszy będzie obowiązywał przez okres 15letni, licząc od dnia 1. stycznia 1907.

W dowód czego wygotowano dwa równo-brzmiące egzemplarze niniejszego układu i opatrzone je potrzebnymi podpisami i pieczęciami.

Protokół końcowy.

Podpisując dnia dzisiejszego układ żeglarski i pocztowy ze Spółką żeglugi parowej Austryackiego Lloyda, przyjęto w tym protokole końcowym jeszcze następujące postanowienia:

Do artykułu 1go i 2go.

Szybkości minimalne, postanowione w artykule 1szym, muszą być zaprowadzone:

na liniach 1, 5 i 9 najpóźniej od dnia 31. grudnia 1908,

na innych liniach raz poraz, ale najpóźniej od dnia 31. grudnia 1911.

W okresach przejściowych, ograniczonych powyższymi terminami, należy dochowywać następujących szybkości minimalnych:

na linii 1 — $11\frac{1}{2}$ mil morskich,
na liniach 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11 i 12 —

9 mil morskich,
na linii 5 — 13 mil morskich,

na linii 9 — 11 mil morskich,
a c. k. Rząd bedzie za te mniejsze szybkości

płacić tytułem wynagrodzenia tylko takie milowe, jakie wypada w myśl artykułu IIgo układu żeglar- skiego i pocztowego z dnia 12. sierpnia 1891 za szybkości minimalne, dozwolone w okresach przej- ściowych.

Wobec tego płacić się będzie od mili morskiej na liniach:

1 i 9	K 5·60
2, 3, 4, 6, 7 i 8	, 3·60
5	, 7·10
10, 11 i 12	, 3·40

Do artykułu 2go

Na rachunek milowego wypłacane będą Lloydowi miesięczne zaliczki bezprocentowe, każdym razem w kwocie 580.000 K, których płatność nastaje w pierwszym dniu powszednim każdego miesiąca.

Sumę całkowitą milowego za pewien rok obejmuje się po odbyciu wszystkich kursów traktatowych jednego roku, na podstawie wykazu ich ilości i rozciągłości, który ma przedłożyć Lloyd z załączaniem poświadczonych urzędowych właściwych władz portowych i konsularnych. Na podstawie tego wykazu oznaczona będzie suma całkowita milowego, należącego się Lloydowi, z której wypłaci mu się tę resztę, jaka wypadnie po porachowaniu zaliczek miesięcznych, oraz po potrąceniu ewentualnych kar konwencyjonalnych (artykuł 30ty) lub zwrotów (artykuł 8my). Gdyby jednakże z tego obrachunku pokazało się, że pretensja Lloydza jest mniejszą od sumy zaliczek, wypłaconych w jednym roku, natenczas nadwyżka, pobrana przez Lloyd, będzie potrącona od bezpośrednio następującej zaliczki albo od kilku następujących zaliczek, względnie wróci ją Lloyd gotówką bezpośrednio po zamknięciu ostatniego obrachunku, uskutecznionego na podstawie niniejszego układu.

Na przypadek przerwy lub ograniczenia służby traktatowej zastrzega sobie c. k. Rząd prawo zredukowania według potrzeby kwoty zaliczek miesięcznych lub wstrzymania ich na jakiś czas zupełnie, niezawiłe od postanowienia, zawartego w ustępie przedostatnim artykułu drugiego niniejszego układu.

To samo będzie miało analogiczne zastosowanie także w czasie okresu przejściowego, przewidzianego w postanowieniach do artykułu 1go i 2go.

Przy oznaczaniu sumy milowego należy kierować się w szczególności następującymi zasadami:

Za ewentualne nadwyżki świadczeń, wychodzące poza zakres, oznaczony w artykule 1szym, nie będzie z zasady płacone żadne wynagrodzenie. Jednakże c. k. Rząd zastrzega sobie prawo wyrównania faktycznych nadwyżek świadczeń, szczególnie, gdy są zapewnione rozkładem jazdy, ze świadczeniami

poniżej minimum, za które powinnyby nastąpić potrącenia.

Potrącenia z milowego mają miejsce w następujących przypadkach:

1. W razie całkowitego zaniechania pewnego kursu tam lub napowrót, o ile go nie zastąpiono innym kursem, uznanym przez c. k. Rząd za równorzędną, potrącona będzie cała kwota milowego.

2. W razie niewykonania świadczeń w pełnym wymiarze według planu zawartego w artykule 1szym, potrąca się milowe w kwocie stosunkowej, a mianowicie:

- a) gdy zachodziła sila większa (w szerszem tego słowa znaczeniu, a więc i kwarantana), tylko w takim razie, gdy różnica w kierunku ujemnym wynosi więcej jak jedną czwartą drogi przepisanej, a mianowicie za ilość mil, przekraczających tę jedną czwartą;
- b) we wszystkich innych wypadkach za całą różnicę między świadczeniem przepisanem a rzeczywistem.

Przez przypadki nadzwyczajne w myśl artykułu 2 B, ustępu 4go, rozumieć należy między innymi wojnę, mobilizację, blokadę, epidemię, niemożliwość żeglugi itp.

Do artykułu 3go.

Parowce, używane do służby traktatowej, muszą być ubezpieczone w pierwszorzędnych zakładach asekuracyjnych; pewna część ich wartości może być jednak ubezpieczona własnym funduszem asekuracyjnym Spółki.

Co do szczegółowych warunków przeprowadzenia asekuracji, Lloyd Austryacki porozumieć się z c. k. Ministerstwem handlu. Premie asekuracyjne, które mają być płacone za ubezpieczenie parowców w zakładach ubezpieczenia, nie mogą być czerpane z funduszu asekuracyjnego.

c. k. władza morska przeprowadzi za przybraniem znawców komisyjnych zbadanie okrętów i ich szybkości i wystawi na to świadectwo. Koszta komisyjne ponosi Austryacki Lloyd.

Pojemność brutto parowców, które mają być oddane świeżo do służby, musi wynosić najmniej:

dla linii pospiesznych lewantyńskich	3000 ton
" innych linii lewantyńskich . . .	2800 "
" linii dalekiej podróży	4000 "

W razie nadzwyczajnych zdarzeń można za zezwoleniem c. k. Ministerstwa handlu, w celu utrzymywania nieprzerwanej służby, wcielić do floty służbowej tymczasowo także takie okręty, które nie odpowiadają wszystkim warunkom traktatowym.

Stosownie do zobowiązania, dotyczącego odnawiania materiału okrętowego, Lloyd Austryacki pomnoży w przeciągu pierwszych dwunastu lat okresu traktatowego swą flotę o taką ilość okrętów, które odpowiadały razem 120.000 ton udźwigu, z czego na okres najpóźniej do dnia 31. grudnia 1911 przypaść ma ilość odpowiadająca razem 60.000 ton udźwigu.

Dla celów służby traktatowej mają być świeżo oddane następujące okręty:

Najpóźniej dnia 31. grudnia 1907:

2 parowce lewantyńskie, każdy o udźwigu najmniej 3000 ton;

1 parowice dalekiej podróży o udźwigu najmniej 4000 ton.

Najpóźniej dnia 31. grudnia 1908:

5 parowców lewantyńskich, każdy o udźwigu najmniej 3000 ton.

Najpóźniej dnia 31. grudnia 1909:

4 parowce lewantyńskie, każdy o udźwigu najmniej 2800 ton;

2 parowce aleksandryjskie, każdy o udźwigu najmniej 3000 ton.

Najpóźniej dnia 31. grudnia 1910:

2 parowce lewantyńskie, każdy o udźwigu najmniej 2800 ton;

2 parowce dalekiej podróży, każdy o udźwigu najmniej 4000 ton.

Suma: 13 parowców lewantyńskich, 3 parowce dalekiej podróży, 2 parowce aleksandryjskie.

Niedotrzymanie powyższego programu budowy podlega karze konwencjonalnej w kwocie 500 K za każdy okręt i każdy dzień spóźnienia z oddaniem go do służby.

Aby przyczynić się do tej reorganizacji floty, będzie c. k. Rząd płacił Lloydowi tytułem zaliczki za każdą nową tonę okrętów konstrukcji krajowej, oddaną do służby w przeciągu pierwszych lat pięciu okresu traktatowego, aż do ogólnej ilości 60.000 ton, 100 K z rat subwencyjnych za ostatnich pięć lat traktatowych, jednakże na rachunek jednego z pierwszych pięciu lat traktatowych nie więcej jak 1,200.000 K.

Te zaliczki będą wypłacane dla każdego parowca z osobna w czterech równych ratach, a mianowicie wypłacana będzie pierwsza rata przy postawieniu okrętu na wredze, druga przy wstawieniu pokładu, trzecia przy spuszczeniu z warsztatu, a czwarta przy oddaniu okrętu do służby traktatowej.

Odnośnie poświadczania będą wystawiane przez c. k. władzę morską.

Gdyby okręt, za który c. k. Rząd zapłacił zaliczkę, z jakiegokolwiek powodu nie mógł być oddany do służby traktatowej, natenczas Lloyd austryacki jest obowiązany zwrócić pobrane zaliczki, względnie

potrąca mu się je od kwot subwencyjnych, które przypadają w myśl artykułu 2go.

Pobrane zaliczki mają być zwrócone bez procentów w równych ratach w ostatnich pięciu latach okresu traktatowego, a mianowicie w latach 1917, 1918, 1919 i 1920 najpóźniej do dnia 31. grudnia; w roku 1921 rata roczna potrącana będzie w równych ratach miesięcznych od kwot subwencyjnych, które mają być Lloydowi wypłacone.

Gdyby w latach 1917 do 1920 zwrot powyższy nie nastąpił w przepisany terminie, c. k. Rząd będzie miał prawo uszczuplić stosownie do tego kwotę zaliczek subwencyjnych, zapadających w bezpośrednio następującym miesiącu.

Aby materiały okrętowy utrzymać na wysokości jego zadania, Lloyd zobowiązuje się użycie tych kwot, które w ciągu okresu traktatowego będą corocznie odpisywane od wartości okrętów, przeznaczonych do służby zawarowanej układem, w pełnej sumie na budowę okrętów do tej służby. Kwoty odpisane nie mogą wynosić mniej niż 5 procent ceny nabycia odnośnych parowców, a odpisywać je należy tak długo, dopóki ich wartość książkowa nie będzie zredukowana do wartości materiału.

Do artykułu 4go.

Nowe rozkłady jazdy muszą być przedłożone c. k. Ministerstwu handlu na dwa miesiące przed wejściem w życie; najpóźniej w miesiąc po ich przedłożeniu musi nastąpić załatwienie; gdyby załatwienie nie nastąpiło, odnośny rozkład jazdy uważać można za aprobowany.

Lloyd zobowiązuje się wyraźnie, że dla przyznienia się ile możliwości do rozwoju komunikacji bezpośrednią do Azji wschodniej i z Azją wschodnią, wyznaczy w rozkładzie jazdy na linii kobańskiej (Kobe) dla okrętów płynących tam, tylko jedną przystań dekiacyjną w Indiach, a dla okrętów płynących naprzód, najczęściej dwie takie przystanie, a mianowicie na wschód lub na zachód od Kolombo.

C. k. władza morska będzie miała prawo zwalania we własnym zakresie działania:

1. na takie zmiany rozkładu jazdy, które w razie pewnych zarządzeń sanitarnych są potrzebne w interesie zdrowotności morskiej lub ruchu handlowego;

2. na odstąpienie od rozkładu jazdy w poszczególnych przypadkach, gdy uzasadniają je ważne wzgłydy, a szczególnie względy kupieckie, pod warunkiem, że spóźnienie w porcie końcowym nie może wynosić na liniach pospiesznych lewantyńskich więcej niż 6 godzin, na innych liniach lewantyńskich więcej niż 24 godzin, na linii pospiesznej bombajskiej nie więcej jak jeden dzień, a na innych liniach dalekiej podróży nie więcej jak 4 dni.

Do artykułu 3go.

Aby Lloyd mógł tem lepiej przystosować swój rozkład jazdy do ewentualnych zmian w stosunkach obrotowych, odbywać się będzie co 5 lat, licząc od chwili wejścia w życie niniejszego układu, rewizja sieci nawigacyjnej Austryackiego Lloyda, przyczem po wysłuchaniu reprezentantów rozmaitych grup interesów, oraz izb handlowych i przemysłowych, strony kontraktujące zbadają dokładnie całą służbę Lloyda ze względu na poszczególne relacje i zaprowadzą za obustronnem porozumieniem potrzebne zmiany pod warunkiem, określonym w artykule 2gim.

W szczególności może przytem c. k. Rząd zająć, żeby poszczególne relacje Lloyda zostały zaniechane, a na ich miejsce zaprowadzone zostały takie nowe relacje, których wartość ogólna dorównywałaby dla Lloyda wartości relacji zaniechanych, a Lloyd zobowiązuje się takiemu żądaniu zadość uczynić. Gdyby co do oszacowania odnośnych świadczeń nie przyszło do porozumienia, uskuteczni je komisja, której przypadnie rola sądu polubownego.

Ta komisja składać się będzie z dwóch znawców, wydelegowanych przez c. k. Rząd, i z dwóch delegatów Austryackiego Lloyda, którzy wybiorą większość głosów pewnego eksperta neutralnego na przewodniczącego, a ten rozstrzygać będzie w razie równości głosów. Gdyby przy wyborze nie doszło do porozumienia, przewodniczącego zamianuje prezydent c. k. sądu wyższego, właściwego dla siedziby Spółki.

Do artykułu 6go.

Gdyby Lloyd sprowadzał przedmioty i materiały, wymienione w artykule 6tym, z zagranicy drogą morską, a nie transportował ich na własnych parowcach, winien wśród równych zresztą warunków dać pierwszeństwo okrętom tutejszokrajowym.

Do artykułu 7go.

Austryacki Lloyd nie będzie ani utrzymywał wolnego placu ładunkowego wbrew interesom ruchu tryckiego, ani też przyznawał portom konkurencyjnym korzystniejszych warunków przewozu.

Podejmie też przedsiębiorstwo Austryackiego Lloyda nie będzie na towary, które mają być naładowane lub wyładowane wprost w Tryście, nakładało wyższych taryf, aniżeli na towary nadchodzące do Tryestu a przeznaczone na przewóz okrętem za granicę, o ileby takie postępowanie przynosiło uszczerbek tutejszym interesom ekonomicznym.

Austryacki Lloyd zobowiązuje się przewozić na żądanie c. k. Ministerstwa handlu wszystkimi okrętami bezpłatnie próbki produktów austriackich, z tem zastrzeżeniem, że waga takich posyłek, naładowanych na jeden okręt, nie może przekraczać

ogółem 10 ton, a ich objętość 10 metrów sześciennych.

Do artykułu 8go.

Równocześnie z układem wejdą w życie zatwierdzone taryfy.

Spółka jest obowiązana stosować taryfy i postanowienia obowiązującego obecnie regulaminu ruchu z dnia 16. października 1903 do wszelkich komunikacji, za które pobiera od państwa jakiekolwiek świadczenie.

Dla towarów, których taryfa nie wymienia, jakież przy wstawianiu nowych stacyj pośrednich, ułożenie taryfy nastąpić powinno na zasadzie wymiarów taryfowych dla podobnych towarów, względnie relacji i podlega zatwierdzeniu c. k. Ministerstwa handlu.

Spółka jest obowiązana podawać do wiadomości c. k. Ministerstwa handlu co pół miesiąca wszelkie ustępstwa, przyznane komukolwiek, bez względu na ich rodzaj. Wszelkie zniżki przewoźnego lub ustępstwa innego rodzaju, przyznane jakiemukolwiek wysyłającemu, należą się temsamem każdemu innemu tutejszemu nadawcy. Gdy te ustępstwa były uczynione zawiśleci od pewnych warunków, a Spółka odmawia takiego samego ustępstwa, innemu nadawcy dlatego, że tych warunków nie dopełnił, natenczas c. k. Ministerstwo handlu rozstrzyga na prośbę tego nadawcy, czy pretendowane ustępstwo należy mu się nawet bez dopelnienia takiego warunku ograniczającego, czy nie.

Do artykułu 9go.

Zmiany w taryfach, zatwierdzone w przeciagu dwuletniego okresu rewizyjnego, obowiązują tylko do końca odnośnego okresu rewizyjnego.

Zmiany taryfowe, uzasadniające podwyższenie, muszą być ogłoszone na trzymiesiące przed wejściem w wykonanie.

Podania w sprawie zmian taryfowych będą załatwiane w ciągu 4 tygodni.

Do artykułu 10go.

Lloyd zobowiązuje się w szczególności zaprowadzić służbę związkową z portu Singapore do wysp sundajskich i do Siamu, oraz z Hongkongu lub Shanghaju do Tientsinu, ewentualnie także z Portu Said do przystani na wybrzeżu wschodnio-afrykańskim aż do Kapstadtu. Nadto będzie to staraniem Lloyda wyjednać także u obyczeli przedsiębiorstw stosowanie tych warunków przewozu, które są zaprowadzone u Lloyda. W razie przeładowywania posyłek w celu przewozu do portów, do których Lloyd nie zawija, winna Spółka liczyć nadawcy przewoźne, jakież ewentualne koszta przeprawy ze stacyi, w której towarystwo zostają przeładowane, aż na

miejsce przeznaczenia tą kwotę, którą sama istotnie za to zapłaci. Opłaty dodatkowe winien Lloyd podać do wiadomości c. k. Ministerstwa handlu, wskazując zarazem odnośne spółki żeglugi. Przy zawieraniu i załatwianiu umów o przewóz winien Lloyd pilnować interesów nadawców i zastępować je ze starannością sumiennego kupca.

Do artykułu 12go.

Wszelkie umowy tego rodzaju, istniejące w chwili wejścia w życie niniejszego układu, przedłoży Lloyd c. k. Rządowi w myśl postanowień artykułu 12go.

Do artykułu 13go.

Książki na zażalenia, leżące na pokładzie okrętów, muszą mieć numerowane strony i być urzędowo paraflowane. Przy wydawaniu nowych książek, na zażalenia stare zostaną ściągnięte i schowane, skoro wszystkie zawarte w nich zażalenia będą załatwione. Książkę na zażalenia wydawać będzie podróżnym na ich żądanie oficer okrętowy, któremu poruczono jej przechowywanie. Wpisane w taką książkę zażalenia musi kapitan natychmiast gruntownie zbadać. Następnie winien zdać relację urzędowi portowemu, względnie c. i k. urzędowi konsularnemu w porcie wyjścia, załączając doń zażalenie w odpisie wierzystelnym, oraz protokół ewentualnych pertraktacji, aby stan rzeczy mógł być zbadany i aby zarządzone zostało załatwienie zażalenia. We wszystkich lokalach wspólnych, przeznaczonych dla podróżnych rozmaitych klas, należy przybić obwieszczenie, podające do wiadomości, który oficer okrętowy przechowuje książkę na zażalenia i wydaje ją podróżnym.

Do artykułu 14go.

Postanowienie artykułu 14go, dotyczące niedopuszczalności kumulowania urzędów, nie odnosi się do tych funkcyonariuszy, którzy piastowali godność członków rady nadzorczej w ciągu okresu, na jaki zawarty był układ z dnia 12. sierpnia 1891.

Do artykułu 16go.

Statuty Lloyda winny zawierać w sobie postanowienie, że kapitał akcyjny Spółki, który obecnie wynosi 25,200.000 K, rozłożonych na 24.000 akcji po 1.050 K, ma być uszczuplony o 10,800.000 K, a więc na 14,400.000 K w ten sposób, że w miejsce dwóch akcji, będących obecnie w obiegu, wydane będą trzy akcje, opiewające na 400 K, nadto też postanowienie, że kapitał akcyjny zostanie podwyższony o 14,400.000 K przez emisję 36.000 nowych akcji po 400 K z prawem do dywidendy od 1. stycznia 1907, tak że cały kapitał akcyjny wynosić będzie 28,800.000 K, rozłożonych na 72.000 sztuk akcji po 400 K.

Do artykułu 24go.

Parowcom, przeznaczonym do służby na liniach 1, 5 i 9 artykułu 1go, będzie zapewnione pierwszeństwo co do stanowiska w porcie tryeńskim.

Do artykułu 26go.

Regulamin ruchu (rozkład jazdy) parowców, odbywających regularne kursa wzduż wybrzeża austriackiego, winien zarząd Lloydu podać pisemnie do wiadomości krajowych dyrekcyj skarbu, względnie dyrekcyj skarbu, na których obszarze administracyjnym leżą przystanie, do których wspomniane parowce zawijają, a nadto też uwiadamiać te władze pismiennie o każdej zmianie, i to najmniej na 8 dni przed jej wejściem w życie, aby mogły dać o niej wiadomość władzom niższym i urzędowi.

Ci delegaci naczelnych władz skarbowych, oraz ci urzędniczy i funkcyonaryusze straży, którym poruczono specjalną kontrolę obrotu człowieka wzduż wybrzeży i nadzorowanie komór, uskuteczniających ekspedycję człowieka w tym obrocie, i którzy przed kapitanem dotyczącego parowca Lloyda wykażą się dokumentem legitymacyjnym, wystawionym przez naczelną władzę skarbową i zawierającym imię i charakter służbowy urzędnika lub funkcyonaryusa, dla którego taki dokument wydano, mają prawo towarzyszyć parowcom Lloyda na przestrzeni wybrzeża, oznaczonej w legitymacji, w celu rewizji i poszukiwań służbowych i nadzorować wysadzanie podróžnych i wyładowywanie towarów.

Funkcyonaryusze Lloyda, znajdujący się na pokładzie, oraz jego agenci w portach, do których wspomniane okręty zawijają, są w takich przypadkach obowiązani czynić zadość prośbom organów skarbowych o wyjaśnienie lub pomoc.

Funkcyonaryuszy, opatrzonych takim dokumentem legitymacyjnym, musi Lloyd na przestrzeni, oznaczonej w tym dokumencie, przewozić parowcami kursującymi według rozkładu jazdy bezpłatnie, a mianowicie urzędników Iszą klasą, a funkcyonaryuszy straży, należącej do stanu szeregowców, IIgą klasą. Za wyżywienie mają wspomniani funkcyonaryusze płacić dziennie zniżoną taksę 3 K, o ile w tej mierze niema jakiej innej specjalnej ugody.

Lokalności agencyj Lloyda, istniejące w poszczególnych portach, oraz należące do nich magazyny podlegają kontroli skarbowej w myśl odnośnych przepisów.

Do artykułu 30go.

C. k. Ministerstwo handlu obniży albo nawet daruje zupełnie kary konwencyjonalne w takich przypadkach, w których nieprawidłowości ruchu będą spowodowane operacyjami towarowemi, których dowodnie wymagał interes eksportu lub importu krajowego.

Do artykułu 35go.

O ileby to pociągało za sobą znaczne finansowe przeciążenie Lloyda, administracja wojskowa zwróci mu nadwyżkę wydatków aż do skontrolowanej urzędowo kwoty kosztów, które on sam poniesie.

Do artykułu 40go.

Odpowiedzialność Lloyda za załatwianie czynności pocztowych przez jego agentów nie rozciąga się co do tych agencji, w których służbę pocztową sprawuje organ zawodowy, ustanowiony przez c. k. zarząd poczt, na szkodę, wynikłą z winy tego organu, chyla że agent Lloyda mógłby być tej szkodę odwrócić, gdyby przy nadzorowaniu służby był dołożył należytego starania.

Do artykułu 47go.

Lloyd zobowiązuje się zapłacić za jeden z dwóch egzemplarzy układu odpowiednie należytości stemplowe: przypadająca kwota stemplowa będzie rozłożona na 15 rocznych rat w ten sposób, że odpowiednia kwota cząstkowa potrącana będzie zawsze od pierwszej raty miesięcznej każdego roku, która ma być placona na rachunek subwenecji.

Pokwitowania odbioru milowego, które należy się Lloydowi w myśl artykułu 2go, oraz odbioru zwrotów należytości, opłacanych za przejazd przez kanał Suezki, wreszcie zaliczek, które będą mu wynajmowane według postanowień do artykułu 3go, są wolne od stempli.

Niniejszy protokół stanowi nieodłączną część składową układu, do którego się odnosi, i posiada taką samą moc prawną jak i sam układ.